
„Koło“

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. grudnia 1897. Nr. 24.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:

rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO"

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek.

ROWER SWATEM.

Komedyjka cykliczna w jednym akcie.

Napisał

Dr. RAFA.

(Dokończenie).

Scena 12.

ARON.

Nu.. co to jest? ten pan i te panientke nic u mnie ni jedli, — pewni wune nie byli głodne. A ten pan z kuniem to jakiś bardzo nidobry, wun mnie głupstwów nagadywał, — ali to ni szkodzy, wun za obrok zapłaczyl i za stajni, a przez okny to sze tylko patrzył na ty panientke i na tego cyklist i mrukiwał coś sobi pod nosym. — Mnie si wszystko okrągło widaje, że wun chczał do pa nientki sze umizgiwacz, a cyklist jemu powidżał hałt! Te panientki to zawsze taki, — ot moje Sury na prziklad to taki była delikatny, że niechczała pozwolicz coby ja cybuli jadł. — Nu co ja miał jeszcz?... ali wuna tera sama ji cybuli. Der purytz der ist a meszigene, panientka chczała coby wun jechał na bicykl, a wun ni, tylko na koni hatałaj, hatałaj... ja jemu będzym mówicz, żebi na maszyni jeżdzył, — ja jemu mój maszyn będżem sprzedawacz.

SZKAPOWSKI *(wchodzi, — do siebie nie widząc Arona).*

Tak to na świecie bywa, — niema co mówić, — dostałem kosza, — nibyto sam się wycofałem, ale to już była ostatnia chwila. — Może to i lepiej się stało, — przewidzieć trudno, a może właśnie minęło mnie szczęście. — Szczęście — czyż ono jest na świecie? jedno jest tylko o tem zdanie, że jest, — ale u drugich. *(Aron przysłuchuje się).* W tem wszystkiem co mi się zdarzyło jest też trochę i mojej winy, gdybym się nie był tak przy koniu upierał, kto wie jakby mi było poszło, — lecz ja z każdej korzystałem sposobności, aby wydrwiwać bicykl, a teraz mam za swoje. — Kto wie co w tym bicyklu siedzi, może to istotnie miła jazda, — żebym się nie wstydził tobym może i spróbował, — tutaj najwłaściwsze byłoby do próby miejsce, — z dala od ludzi, — ale skąd wziąć maszynę.

ARON *(podchodzi do Szkapowskiego).*

A Wielmożny pan to na tym kółke ni jeżdży?

SZKAPOWSKI.

Wszakże konno tu przyjechałem.

ARON.

Dus weis ech! ja sobi myszlił co wielmożny pan takży i na kółke umi jechacz, a maszyny si popsuły, to wielmożny pan na koni siadał.

SZKAPOWSKI.

Cóż znowu, — na bicyklu nigdy nie siedziałem.

ARON.

To można siądnąć, — tera wszystkie na tym jechają, — i panowi i oficyery i doktory, — a taki szliczny panientki jak ta co tu była jechają także.

SZKAPOWSKI.

Zapewne, może i ja nauczę się na bicyklu jeździć, tylko że mieszkając na wsi, nie mam do tego sposobności, — maszyny zresztą niemam także.

ARON.

Ja wielmożnemu panu dam maszyny, — doskonały maszyny, — etwas feines, jak cacko!

SZKAPOWSKI.

Musiałbym najpierw bicykl ten oglądnąć.

MATEUSZ (*wchodzi zataczając się, — do siebie*).

To ci człowiek ma szczęści, — miałem dziesińć nowych. taj se napiłem, — tak raz za dwa, — a potym za czy, — a potym znów za dwa, — taj mnie jakoś zamroczyło, — chciał ja ci ju doma wracać, aż tu ten pan kiwajon, coby mu konio wyrajbować, — i podarował mi potym ryńśki — tera napijem se tarnopolki za sztyry, — taj co mi chto zrobi

ARON.

Mateuszi! wycze wy co, idzcze tam do karczmy i przyprowadzcze tu tego bicykl, co wam Leibusz odda, — tylki ostrożni, coby mu ni popsować. (*Puka do okna*). Leibe! gib dem Mateusz den warjat!

MATEUSZ.

Nu, nu, zara przyprowadzem. (*Wchodzi do karczmy*).

SZKAPOWSKI.

To z pewnością będzie jakiś przedpotopowy egzemplarz.

ARON.

Co to jest przedpotopowi? — die maschine ist ganz neu, — a wuna z fabrike co sze nazywe June, — gume to ma taki jak bety, — auf meine munes! — wszistkie panowy mówiły, że ty gume to poduszkowe, a jak ja tani za nią wezmy, to aż gewalt, — da mi wilmożny pan fufcyg ranyż, — to za bez yn.

SZKAPOWSKI.

No, — zobaczymy jak wygląda i czy potrafię na niej jeździć.

ARON.

I jak wiłmożny pan potrafi! — ta maszyny to same jeżdży, niech tylki chto na niom siendni, nogamy ruszi i kyruje.

MATEUSZ (*wprowadza zataczając się stary i zardzewiały bicykl*).

Ta ju przyprowadziłem.

SZKAPOWSKI (*oglądając bicykl*).

To jakiś stary klekot, ale do nauki taki najlepszy. (*Do Arona*). A teraz proszę przytrzymać maszynę, abym mógł wsiąść na nią. (*Aron i Mateusz przytrzymują bicykl, — Szkapowski próbuje wsiadać przez rączki, obchodzi na około i z boku wsiada*).

(Zasłona spada).



Zola a koło.

Interwiew.

(Dokończenie).

„Widzę“ rzecze Reichel „że fizyczny i moralny wpływ jazdy na kole zwraca na się pańską uwagę, pozwolę sobie tedy na zapytanie, czyli zaprenumerowanie przez pana „Vela“ nie ma na celu zebrania danych, dotyczących owego nowego sportu, a następnie wydania skończonego o nim studyum, jakiemiś nas już we wszystkich niemal innych kierunkach działalności ludzkiej obdarzył“.

„Tak i nie“ odpowiada Zola. Wiesz pan, że pracuję obecnie nad romansem „Paryż“, trzecią częścią mojej trylogii Lourdes, Rzym, Paryż. W Paryżu wprowadzam na widownię zachwianie się pewnej wielkiej firmy przemysłowej z powodu zmiany zwyczai i obyczai. Firma ta dla uniknięcia grożącej jej ruiny rozpoczyna fabrykacyę kół i samochodów. Naturalnie, że potrzebowałem do tego rozmaitych danych co do życia, organizacyi i pracy w fabrykach kół. Czerpałem z rozmaitych źródeł pożyteczne i ciekawe informacye, by jednak módz wniknąć w cały ruch kolarski, by zebrane notatki uzupełnić, a zarazem by zadowolić moją ciekawość jako cyklisty, zaprenumerowałem „Velz“, które też codziennie czytam z nadzwyczajnem zajęciem.

Zapytał dalej Reichel co Zola myśli o samochodach. Znakomity powieściopisarz sądzi, że samochody nie mają tego znaczenia co rowery. Samochód mniej się nadaje dla turysty; jest to środek komunikacyjny nabierający wielkiego znaczenia w ruchu handlowym. Na razie stanowi nieprzyjemny zapach nafty i brudzenie się przy ich użyciu przeszkodę, nie pozwalającą się samochodom silniej rozpowszechnić. W czasach jednak, kiedy elektryczność zastąpi każdą inną siłę, należy samochodom rokować nadzwyczajną przyszłość.

„Jaka to szkoda", rzecze Reichel, „żeś pan nie postanowił napisać dzieła kolarskiego, tyle tu jest do powiedzenia. Przewroty, jakie z powodu jazdy kołowej dają się widzieć, są tak zajmujące, że. .

„Nie powiadam", rzecze Zola „jakobym planu takiego nie miał. W tej chwili nie jestem jeszcze zdecydowany na napisanie romansu kolarskiego, uznaję jednak, iż dzieło takie byłoby pożytecznem i zajmującem. Ale sądzę, że chwila stosowna do napisania tej książki jeszcze nie nadeszła. Rewolucye, sprowadzone przez koło, jeszcze się nie skończyły. Trudno je już dzisiaj zanalizować, za wiele zaś na to trzeba odwagi, aby już dziś przepowiadać wpływy socyalne koła. Za jakie dwa trzy lata, kiedy „Paryż" zostanie ukończony i wyjdzie z druku będziemy mogli mówić o ułożeniu romansu kolarsko-sportowego".

„Zapewniam pana drogi mistrzu": rzecze Reichel, „że dzieło to będzie miało kolosalne powodzenie, tak że obok niego zbledną pańskie inne chociaż tak znakomite prace".

Zola: „Przyjmuję chętnie tę przepowiednię".

Reichel: „Dla pańskiej osobistej sławy, i dla sławy „Velo", sądzę bowiem, że „Velo" będzie właśnie pismem powołanem do zamieszczenia takiego romansu Zoli".

Zola: „Nie powiadam nie". Równocześnie podniósł się Zola i powiada: „Teraz jednak wybaczy pan, że go pożegnam. Czeka na mnie właśnie młoda dama, przyjaciółka mojej rodziny, której

w lasku Verouillet mam udzielić pierwszych lekcyi jazdy na kole. A musisz pan wiedzieć, że ze mnie jest doskonały nauczyciel jazdy kołowej“



KORESPONDENCYE.

Wiedeń, 8. grudnia 1897.

Zarząd „Polskiego klubu cyklistów“ urządził we środę 1. grudnia b. r. w sali restauracyjnej „Stowarz. kupieckiego“ (I. Johannesgasse 4) wieczór inauguracyjny, połączony z koncertem wokalno-muzycznym. Zebranie miało charakter towarzyski i goście przysłuchiwali się koncertowi siedząc przy nakrytych stołach. Przyjaciół naszego sportu zebrało sią wielu, mimo agitacyi osób konserwatywnych, które uważają założony klub cyklistów jako zbyteczny nabytek dla Polonii wiedeńskiej. O potrzebie tegoż klubu najlepiej świadczy, że w jednym miesiącu istnienia towarzystwa zgłosiło się około trzydziestu członków, w ich liczbie kilka pań, a mamy nadzieję, że liczba ta do wiosny się podwoi. Część artystyczną wieczoru rozpoczął p. M. Fila odegrawszy na fortepianie Smitha „Fra Diavolo“, następnie amatorka panna M. Dobrucka odśpiewała dwie ładne piosenki. Szczególną uwagę zwróciła deklamacya artystki nadwornego teatru panny M. Kasznicównej, która ze zrozumieniem wypowiedziała Gawalewicza „Sen Babuni“ i drugi wiersz po niemiecku. Warszawiak p. Aust odegrał na skrzypcach Böhma „Gawot“ i Wieniawskiego „Polonez“ z wielkim talentem artystycznym. Dwa punkta programu odpadły z powodu odmówienia w ostatniej chwili amatorów, co było zdaje się przyczyną wyżej wymienionych nieprzychylnych agitacyi. Komitet zaprosił obecną na wieczorku pannę Mikocką, ukończoną uczennicę konserwatoryum wiedeńskiego, która ku powszechnemu zadowoleniu deklamowała dwa wiersze.

Następnie odbyła się wspólna biesiada, podczas której przemawiali dwaj reprezentanci ruskiego stowarzyszenia akademickiego „Sicz“, tym zaś odpowiedział i podziękował za przybycie adwokat Dr. Mikocki. Licznie wzieli także udział w wieczorze członkowie akademickiego stowarzyszenia „Ognisko“. Młodzież następnie zabawiała się do późnej nocy improwizowanymi tańcami.

W poniedziałek dnia 7. grudnia odbyła się „Akademia kolarska“ (Radfahrer-Akademie des B. d. R. Oe.“) pod protektoratem hrabiny Kiellmanseggowej żony namiestnika N. Austryi. Sala „Zofii“ była przepełnioną i udział w produkcyach brało kilkanaście stowarzyszeń kolarskich. Na zakończenie odbyła się komiczna pantomina, gdzie naturalnie bohaterami byli cykliści

W roku przyszłym z powodu jubileuszu cesarskiego i wystawy jubileuszowej we Wiedniu odbędzie się tutaj wyścig o mistrzowstwo światowe. Zjazd cyklistów będzie zatem kolosalny, wielu amerykańskich i angielskich wyścigowców zgłosiło już swój współudział. Termin wyścigów wyznaczony jest na wrzesień 1898 roku.

W. Krzepowski, sekretarz P. K. C.

Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagoberta Timara, NW. Berlin Luisenstrasse 27—28.

(Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów, nowych wynalazków i t. p.)

Klasa 63.

R. 95728. Kordy z przyrządem do zmiany ich długości. — C. Meier, Neu Ruppin.

95729. Zamek do kół. E. Franzke, Hannower.

C. 6617. Dzwono drewniane do rowerów i innych pojazdów. — A. G. für Metall & Holzindustrie, Berlin Mainzerstrasse 23.

H. 18307. Umocowanie podkładki hamulcowej. — Edw. Spencer Hall, Nowy York.

B. 21166. Przyrząd do umocowania kierownicy. — Hans Benndorf, Drezno.

H. 17131. Siodło, z poruszalnemi około osi skrzydłami. — Ernst Hettich, Freisburg i Breisgau.

B. 20200. Przenośnia z kół zębatych działająca na tylne koło. — William Lorenzo Brown, Edynburg.

B. 19476. Rączka kierownicy do przesuwania. — Ten sam.

M. 13971. Wentyl do pneumatyków z klinowem zamknięciem. — Jul. Mohs, Brandenburg a/H

K. 14582. Hamulec działający przez wsteczne stąpanie. -- Nicholas Wallerich, Torth North.

St. 5039. Elastyczny obręcz z sprężystem dzwonem. — Max Stern, Kolonia.

F. 9687. Przyrząd do zmiany przenośni u kół. — S. Frank, Frankfurt n. M.

C. 6603. Przyrząd poruszający do kół. — Morris Carswell jun., Glasgow.

S 10427. Nowe siodło. William Sanford Smith, Toronto.

W. 12570. Koło towarzyskie z obok siebie leżącemi siedzeniami. William Frederic Williams, Londyn.

Nowe wynalazki.

Jednym ze zwracających na siebie uwagę nowych wynalazków w dziedzinie budowy ram, jest r a m a z o d b o j e m p n e u m a t y c z n y m (Luftpuffer-Rahmen) „Hygieia", Janssena i Ski w Chemnitz. Rama ta zaopatrzona jest na trzonie górnych tylnych widełek w system wchodzących w siebie rur, w których łączy się sprężystość zamkniętego powietrza z stalową spiralną sprężyną i daje „resor" podnoszący sprężystość obręczy pneumatycznych (jak twierdzi wynalazca) o 300—500%.

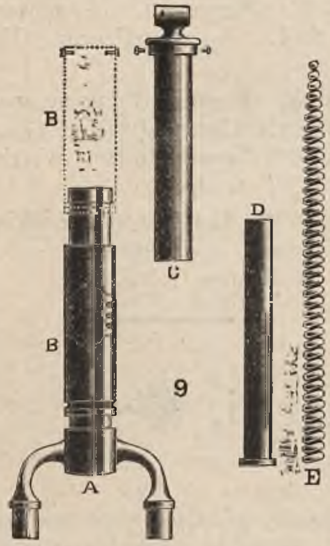


Jakkolwiekby się nam cyfra ta wydała przesadna, to przecież nie ulega wątpliwości, iż wstrząśnienia, jakie się jeszcze obecnie podczas jazdy na zwykłej ramie odczuwało, zredukowane będą do minimum.

Próby zastosowania ram sprężynowych (springframe) sięgają już lat dziesiątka, a ktokolwiek miał sposobność spróbować jazdy na takiem kole, dziwić się musiał, że fabryki wogóle z tego cudownego wynalazku nie chcą korzystać. Na przeszkodzie tu stawał zbyt skomplikowany system zawiasek, sprężyn i sprężynek ulegających nadto łatwo pęknięciu, w niektórych systemach dość znaczne zwiększenie ciężaru maszyny, chwianie się ramy i inne okoliczności, tak, iż fabrykanci, mimo niezaprzeczonych zalet ram sprężynowych, nie mogli się odważyć na ich użycie.

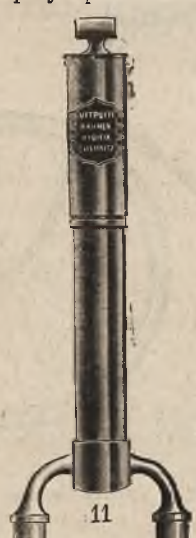
Nowa rama z pneumatycznym odbojem rozwiązuje bardzo dowcipnie kwestyę budowy ram sprężynowych, a raczej ram sprężystych, ma bowiem wszelkie zalety swoich poprzedników nie mając ich wad.

Odbój ów pneumatyczny składa się z pięciu części, a to: (fig. 9) rury głównej A i poru-



szalnego na niej walca B. Do walca A wkłada się walec D, do niego wchodzi sprężyna E i zamyka się zamkniętym u góry walcem C. — Wreszcie podsuwa się walec B do góry i umocowuje się go u góry dwiema śrubkami do walca C. Fig. 10 przedstawia ten przyrząd w przecięciu a fig. 11 wygląd tego przyrządu złożonego





do użycia. Jak widać z rysunków przyrząd ten jest zupełnie prosty i bardzo silny, a przytem nie zmienia wcale wyglądu koła. Tworzy on 3 komory powietrzne, które odbijają uderzenia kół, a nadto spoczywa ciężar jeźdźca na sprężynie.

Naturalnie że obie pary widełek tylnego koła są ze sobą i z resztą ramy połączone na zawiaskach, które jakkolwiek bardzo dokładnie i silnie są zbudowane, to przecież mogą stanowić jedyna słabszą stronę tej zresztą znakomicie obmyślanej ramy.

Podobno już blisko 30 fabryk niemieckich buduje na ten rok koła z pneumatycznym odbojem, będziemy tedy mieli sposobność przekonać się o doniosłości tego wynalazku.

K. Hemerling.

Stanley-Show.

Dnia 19. listopada otwartą została po raz 21. wystawa Stanleyowska, z taką niecierpliwością zawsze oczekiwana przez wszystkich, którzy są ciekawi na nowe zdobycze techniki w dziedzinie cyklistyki.

Jak już od lat kilku, tak i w tym roku nie przyniosła ta wystawa jakichś epokowych wynalazków i w obec stopnia, na jakim dziś stoi budowa kół, trudnoby się ich było spodziewać. W budowie kół odgrywa dziś rolę chyba moda, która sprowadza pewne drobne zmiany w maszynie, a zresztą wynalazki nowe ograniczają się przeważnie do rozmaitych drobiazgów mniejszej wagi.

Przynosi tedy i ta wystawa nowości, które muszą zainteresować fachowców, jak np. połączenie ram bez lutowania, wprowadzone przez firmę Humber. Robiono już w tym kierunku niejednokrotnie próby — ale tamte jakoś się nie przyjęły dotychczas, tymczasem wprowadzone obecnie przez Humbera łączenie rur ma tę wielka zaletę, że jest od lutowania tańszem, a przecież wedle wszelkiego prawdopodobieństwa silniejszem i pewniejszem aniżeli lutowanie. Nie idzie za tem, by ten wynalazek miał jakiś nadzwyczajny wpływ na targ kół wywrzeć i by się zaraz miały go fabryki chwytać, ale nie można mu w każdym razie odmówić przyszłości, a przynajmniej praktyczności.

Znachodzimy też liczne koła amerykańskie bezłańcuchowe zaopatrzone w przenośnie trybowe, podobne do systemu „Acatène“. Wystawiają takie koła przedewszystkiem Pope-Mfg. Co. i Whestern Wheel Works. Nowość to także, która na razie nie ma wielkiej przyszłości przynajmniej na zbliżający się sezon, jużto z powodu wygórowanych cen, już to z powodu, że kół tych jeszcze należycie nie wypróbowano a i teorya nie powiada jeszcze w tym kierunku nic pewnego.

Do dalszych ciekawszych nowości należy rama, której wysokość da się zmieniać. a to w ten sposób, że górne ramiona ramy są wysu-

walne na kształt teleskopu. Wynalazkowi temu nie można też odmówić pewnych zalet, a mianowicie, że zbędna wówczas jest przesuwalna podstawka pod siodło i że taka rama odpowiadałaby zasadom najsilniejszej budowy o ileby samo łączenie tych wysuwalnych ramion nie osłabiało budowy. Dalej wystawiona również przez firmę Humber korba, której długość da się zmieniać.

Widzimy prócz tego kilka nowości w zestawieniu łożysk i to tak w łożysku korbowem jak i w łożyskach obu kół. — „Whippet-Syndicate" wprowadza starą myśl, mianowicie uwolnienie korby od ruchu przy zjeżdżaniu z góry. Myśl ta miała zastosowanie jeszcze przy starym systemie kół „Star" (wysokie koło, z małem kółkiem sterowem) nie mogła jednak wejść w życie, z powodu swoich stron ujemnych, traci się bowiem przy tym systemie panowanie nad maszyną w licznych wypadkach, gdzie ono jest koniecznem.

W ogóle wzięło w wystawie tej udział 350 wystawców z liczbą około 2500 kół, więcej bowiem hala rolnicza pomieścić nie mogła.

Ciekawsze szczegóły podamy w następnych numerach.



Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Wybór odpowiedniej przenośni przy kole, na którem mamy jeździć jest kwestją wielkiej wagi. Wchodzą tu w grę niezmienne prawidła fizyki, jasnem jest przeto, że przy użyciu tej samej siły potrzeba dla obrócenia koła o przenośni 120" dwa razy tyle czasu co do obrócenia koła o przenośni 60. Gdybyśmy zaś chcieli obrót ten zrobić w tym samym czasie tedy potrzebną będzie do obrotu koła o przenośni 120 podwójna siła, aniżeli do koła o przenośni 60.

Tak więc przy wyborze przenośni zwracać się musi uwagę na siły fizyczne jeźdźca, powtóre zaś na użytek dla jakiego służyć ma dane koło. Na terenie równym i gładkim, na torze wyścigowym i w ogóle tam, gdzie jazda nie spotyka się z przeszkodami, użytą być może z korzyścią dla jeźdźca silnie zbudowanego wyższa przenośnia (70 - 80), natomiast wycieczkowicy, zmuszeni często zwalczać górzystość terenu, ludzie słabszej konstytucyi, damy, zadowolić się muszą przenośnią niższą (60—70).

Dla ułatwienia w obliczeniu przenośni podajemy tu gotowe tabelki:

Tabelka przenośni I.

Dla tylnego koła 26 cali ang.

		Ilość zębów na tylnem kole zębatem				
		7	8	9	10	11
Ilość zębów na kole korbowem	14	52	$45^{1}/_{2}$	$40^{4}/_{9}$	$36^{2}/_{3}$	$33^{1}/_{11}$
	15	$55^{5}/_{7}$	$48^{3}/_{4}$	$43^{1}/_{2}$	39	$35^{5}/_{11}$
	16	$59^{3}/_{7}$	52	$46^{2}/_{9}$	$41^{1}/_{5}$	$37^{9}/_{11}$
	17	$63^{1}/_{7}$	$55^{1}/_{4}$	$49^{1}/_{9}$	$44^{1}/_{5}$	$40^{2}/_{11}$
	18	$66^{6}/_{7}$	$58^{1}/_{2}$	52	$46^{4}/_{5}$	$42^{6}/_{11}$
	19	$70^{4}/_{7}$	$61^{3}/_{4}$	$54^{8}/_{9}$	$49^{2}/_{5}$	$44^{10}/_{11}$
	20	$74^{2}/_{7}$	65	$57^{7}/_{9}$	52	$47^{3}/_{11}$
	21	78	$68^{1}/_{4}$	$60^{2}/_{3}$	$54^{3}/_{5}$	$49^{7}/_{11}$
	22	$81^{5}/_{7}$	$71^{1}/_{2}$	$63^{5}/_{9}$	$57^{1}/_{5}$	52
	23	$85^{3}/_{7}$	$74^{3}/_{4}$	$66^{4}/_{9}$	$59^{4}/_{5}$	$54^{4}/_{11}$
	24	$89^{1}/_{7}$	78	$69^{1}/_{3}$	$62^{2}/_{5}$	$56^{8}/_{11}$

(C. d. n.).



Budowa toru
lwowskiego Klubu cyklistów.
Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał
JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego").

V.

(Dokończenie).

Powstałą z zaokrąglenia zmianę wysokości w punkcie załamania $\triangle h$ i odległość t na jaką zaokrąglenie sięga, obliczyć łatwo z przybliżonych wzorów wynikających z fig. 9):

$$\left.\begin{aligned} t &= \frac{1}{2}\varrho_1 \operatorname{tg}\varepsilon \\ \Delta h &= \frac{1}{8}\varrho_1 \operatorname{tg}^2\varepsilon \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 21)$$

Uwzględniając wzory 19) i biorąc $\varrho_1 = 32\,m$ otrzymamy dla ε_1

$$\left.\begin{aligned} t_1 &= 16k \\ \Delta h_1 &= 2k^2 \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 21\,a)$$

zaś dla ε_2

$$\left.\begin{aligned} t_2 &= 16\frac{k}{f}\cos\gamma \\ \Delta h_2 &= 2\left(\frac{k}{f}\cos\gamma\right)^2 \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad 21\ b)$$

przyczem $f = 1 + \frac{sl}{2a^2}$.

Wreszcie zauważyć można, że całkowita korekcya powierzchni toru wywołana przez zaokrąglenie załamań zajmować będzie przestrzeń na fig 2) kreskowaniem uwidocznioną.

Przykład liczebny. Dla tego samego co w ustępie IV) przykładu t. j. dla lwowskiego toru obliczyłem przy użyciu tabeli II) i IV), tudzież wzorów 17) i 18) wszystkie do wytyczenia przydatne wielkości. Rezultaty podaje tabela V), już z uwzględnieniem przechyłki toru w prostej, przyjętej dla odwodnienia na 2,5% i zaokrągleniem załamań. przyczem wypadło z wzorów 19) i 21) $\operatorname{tg}\varepsilon = k = 0{,}0745$, a $\operatorname{tg}\varepsilon_2 = 0{,}0587$; $t_1 = 1{,}92m$, $t_2 = 0{,}94m$; $\Delta h_1 = +0{,}011m$, $\Delta h_2 = 0{,}007m$, a więc nadzwyczaj małe.

TABELA V.

x	y	ξ	η	x_1	y_1	h	σ*)
metrów							%
Dla prostej						0,17	2,50
0,000	0,000	—	—	0,000	0,000	0,17	2,50
2,270	0,002	—	—	2,280	0,000	0,18	2,65
0,000	0,000	—	—	0.000	0,000	0,17	2,50
3,356	0,006	—	—	3,389	0,006	0,25	3,76
6,712	0,045	—	—	6,845	0,046	0.50	7,52
10,068	0,151	—	—	10,368	0.158	0,75	11,28
13 424	0,358	6,712	83,992	13,956	0,380	1,00	15,04
16,780	0,702	8,390	67,297	17,612	0,754	1,25	18.80
20.137	1.217	10,068	56,238	21,334	1,325	1,50	22,56
23,493	1,944	11,746	48,427	25.122	2,147	1,75	26.32
26,8 9	2,930	13,424	42,675	28,977	3.280	2,00	30,08
30,205	4,233	15,102	38,328	32,898	4.803	2.25	33 83
33,561	5.936	16,780	35,000	36;886	2,827	2,49	37,44
Dla łuku						2,50	37,59

*) $\sigma = 100\ \operatorname{tg}\beta$.



KRONIKA.

— Z dzisiejszym numerem kończymy rok 1897, a rok trzeci naszego wydawnictwa. Mimo to nie możemy być zadowoleni ze stanu interesów wydawnictwa i zawsze skarżyć się musimy na brak poparcia moralnego jak i materyalnego.

Wielu jeszcze czytelników zalega z prenumeratą, a mając z końcem roku znaczniejsze jak zwykle wydatki, prosimy usilnie o wyrównanie zaległości i nadsyłanie prenumeraty na r. 1898.

— „Towarzystwo łyżwiarskie“ porozumiawszy się z Wydziałem „Akademickiego Klubu Cyklistów we Lwowie“, wydaje dla członków tego ostatniego klubu karty uczestnictwa za połowę ceny tzn. za 4 złr. od osoby. Karty te ważne są na cały sezon ślizgawkowy i na wszelkie uroczystości, zabawy, festyny itd. na stawach panieńskich w tym roku urządzić się mające. Każdy jednak chcący taką kartę nabyć, musi się wykazać przed Zarządem „Tow. łyżwiarskiego“, kartą legitymacyjną, że jest członkiem „Akadem. Klubu Cyklistów we Lwowie“. Zresztą bliższych wyjaśnień udziela się w lokalu „Akad. klubu Cyklistów we Lwowie“ przy ul. Zimorowicza l. 18 parter, codziennie od 12 - 1 w południe i od 6—7 wieczór.

Za Akademicki klub Cyklistów we Lwowie

Paweł Rogalski — sekretarz. *Zdzisław Słuszkiewicz* — prezes.

— Porucznik Fritz Rauss znany z toru wyścigowego sympatyczny jeździec wszedł w związki małżeńskie z panną E Gołąbówną córką znanego budowniczego i obywatela m. Lwowa p. Andrzeja Gołąba. — Szczęść Boże młodej parze!

— Z Kalisza. W ubiegłą środę lokal klubowy po raz pierwszy otwarty został dla zabawy towarzyskiej, tak zwanej „kawka“ tańcującą, która musiała widocznie jeszcze od roku zeszłego pozostać we wdzięcznej pamięci pięknych kaliszanek, kiedy stawiły się na nią w liczbie nadspodziewanie pokaźnej.

Na kawce owej po raz pierwszy także otwarty został nowo-przybudowany w r. b. do sali klubowej lokal, składający się z sali jadalnej i gabinetu dla dam. Lokal ten, bez którego na zabawach, dawniej urządzanych, panowała ciasnota i niewygoda, szczególniej przy kolacyi, zbudowany został i ofiarowany Towarzystwu, dzięki hojności prezesa T-wa p. Emila Repphana.

Tańce rozpoczęły się o godzinie 9 wieczorem. Podczas kolacyi, zastawionej już w nowej sali jadalnej, przy stosownem przemówieniu wiceprezesa Jastrzębskiego, zdjęte zostało płótno, pokrywające obraz na ścianie, i oczom obecnych okazał się duży i piękny portret szanownego prezesa, pędzla bawiącego w Kaliszu artysty-malarza p. Pstrokońskiego. Portret ten będzie odtąd zdobił jadalnię, jako słaby wyraz wdzięczności członków, pragnących chociaż tym sposobem upamiętnić bogatą w pożyteczne owoce działalność swojego prezesa.

Kolacya z tego powodu okraszoną była wielu przemowami, tańce zaś z niesłabnącą na chwilę werwą trwały do porannej „kawki".

— Arcyksiężniczka Elżbieta, 14-letnia córka Arcyks. Stefanii nauczyła się w ostatnich tygodniach jazdy na kole.

— W Lincu otwarty został zimowy tor, który jest własnością kupca Jaxa.

— W Styryi, zbudowane zostaną wzdłuż gościńców rządowych 1 m. szerokie drogi dla cyklistów. Budowa rozpocznie się najpierw w kierunku południowym od Gracu. Żwiru dostarczą osoby prywatne — budowy zaś dokona Skarb państwa. W Gracu istnieją już takie drogi po obu stronach brukowanych ulic. Szczęśliwy to kraj ta Styrya dla cyklistów, nie ma tam bowiem żadnych numerów, żadnych opłat, żadnych egzaminów, a sam Grac liczy około 5,000 cyklistów.

— Match Jacquelin — Tom Linton 28. z. m. na 1 i 5 km. przyniósł znów zwycięstwo Jacquelinowi. Czasy $1:12^3/_5$. $6:02^3/_5$.

— 100 kilometrowy światowy rekord wynosił z końcem 1893 r. 2:41:56, a zmniejszył się z końcem r. 1894 na 2:20:35, r. 1895 na $2:15:51^3/_5$. r. 1896 na $2:10:31^1/_5$, r. 1897 na $1:59:47^1/_5$ (Palmer).

— W Nowym Yorku odbyły się 25. zm. wyścigi na torze w Madison Square Gardem wobec 12.000 publiczności. Punktem kulminacyjnym był match Michaela z Strarbruckiem na 25 mil ang., w którym zwyciężył Michael w $50:29^{\cdot}/_5$. Każdy z współzawodników miał do prowadzenia 16 tandemów. Między publicznością obecni byli europejscy wyścigowcy Gougoltz, Lamberjack, Taylor, Stephane i Maurice. Wybierają się tam jeszcze Lehr, Käser i Anglik Chase.

— Michael bawiący obecnie w Ameryce wyzwał wszystkich jeźdźców świata na match 25 mil ang. Stawka nie niżej 10,000 nie wyżej 25,000 franków. Chase przyjął wyzwanie pozostawiając „małemu" oznaczenie stawki i przestrzeni od 1—25 mil.

— Włoscy i angielscy wyścigowcy Singrossi, Mosconi, Gascoyne, Robertson i inni zbierają obecnie laury w Oranie (Algier). Tymczasem Francuzi Gougoltz, Lamberjack, Stéphane, Taylor i Maurice bawią obecnie w Ameryce.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Mieczysław Kowalski ul. Marka l. 8.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Na mglistem tle projektów rysują się coraz wyraźniej kształty dwu nowych organizacyi, jakie zamierzył Wydział L. K. C. powołać do życia: *„Związek Towarzystw Cyklistów"* i *„Koło wyścigowców"* ongiś fantazmagorye — zaprzątające jedynie głowy zapaleńców — wchodzą w fazę realną z uchwałami ostatniego posiedzenia z dnia 11. b. m.

Śmiało podejmując inicyatywę, nie zapoznaje Wydział trudności, jakie jeszcze należy pokonać. W dalszych pracach pragnie się oprzeć na uchwałach ankiety delegatów polskich Stowarzyszeń cyklistycznych, zapraszając je do wzięcia udziału w projektowanym zjeździe we Lwowie.

Z równą energią krząta się komisya sportowa około opracowania regulaminu „Koła wyścigowców", wzorowanego na zasadach wspólnej organizacyi, nie pozbawionej wszakże charakteru pewnej samodzielności, i służących jej za podstawę osobnych urządzeń.

Korzystając z wyjazdu por. Pohla do Pragi, upoważnił go Wydział do pertraktowania z czeskimi klubami w sprawie projektowanej jazdy rozstawnej między Pragą a Lwowem.

Inżynierowie Szeliga Łyszkiewicz i Zygmunt Pszorn przesłali na ręce Prezesa klubu dra Jana hr. Drohojowskiego akitowany rachunek za asfaltowanie toru, z prośbą o przyjęcie należytości w kwocie około zł. 300 jako daru na rzecz L. K. C.

Wydział uważa sobie za miły obowiązek złożyć wymienionym ofiarodawcom z tego miejsca publiczne podziękowanie.

Wspólny opłatek członków L. K. C. odbędzie się dnia 22. bm. Szczegóły co do czasu i miejsca podadzą dzienniki miejscowe.

Juliusz Reiner
redaktor wiadomości klubowych.

LITERATURA.

„Radlerei“ wspaniałe dzieło wydane przez Wied. K. C. „Künstlerhaus“ obejmujące 41 artystycznie wykonanych kartonów, do których ułożyli tekst Rabis i Seidl, jest do nabycia w księgarni Schallehna i Wollbrücka we Wiedniu XIV/2 Schwenderg. 59, a przystępnem jest ono nawet dla mniej zamożnych, gdyż księgarnia daje je bez wszelkiego podwyższania ceny (6 złr.) także na spłaty miesięczne po 1 złr.

Uważamy za zbędne rozpisywać się tu nad świetnością dzieła i nadzwyczaj starannem wydawnictwem, które zeń robią tak stosowny przedmiot na podarek i zastanawiać się nad wspaniałemi ilustracyami, w których łączy się humor i artystyczne wykonanie.

Ktokolwiek miał sposobność choćby pobieżnie spojrzeć na to dzieło, z pewnością przyszła mu chęć je posiąść. Trudno pomyśleć o stosowniejszym podarku świątecznym dla cyklistek, toż uwolni to może niejednego od łamania sobie głowy nad wyszukaniem podarku.

✦ Nadesłane ✦

Ponieważ powody, które nas do wystąpienia z Lwowskiego Klubu Cyklistów skłoniły, nie wszystkim są znane, pragniemy by krok nasz fałszywie tłómaczonym nie był i dla tego prosimy o zamieszczenie następującego pisma, które do Wydziału Lwowskiego klubu Cyklistów wystosowaliśmy:

Świetny Wydziale!

Wobec tego, że kara na pp. Strzeleckiego, T. Gustowicza i towarzyszy przez Wydział nałożona była naszem zdaniem za ostrą i niesprawiedliwą, a nasza prośba o darowanie kary na Walnem Zgromadzeniu z dnia 7. listopada 1896 nie została uwzględnioną, zgłaszamy nasze wystąpienie z Lwowskiego Klubu Cyklistów

Lwów, dnia 18. listopada 1897.

Konrad Łoziński, Aleksander Turzański, Witold Łoziński, Eustachy Br. Brunicki, Tadeusz Małisz, Aleksander Udrycki, Grzegorz Ziembicki.

P. T. Koledzy sportowi, którzy chcieliby przystąpić do „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów“ jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego
ul. Ossolinskich l. II, drzwi nr. 20 II. piętro,
gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek

Wiktor Krobicki

Konsul W. T. C. na miasto Lwow.

Nowość na czasie!

Najstosowniejszy na święta podarek dla każdego cyklisty!

Radlerei!

Czterdzieści jeden artystycznie wykonanych kartonów z 107 ilustracyami w tekscie.

Wydane przez

Wiedeński Kl Cykl. „Künstlerhaus“,

z tekstem redagowanym przez **K: Rabisa** i **K. Seidla**

Wielkość 23·5 : cm. — Druk z kolorowym nakładem.

Elegancko oprawne 6 zł.

W dziele tem składa się na 82 stronnicach humor w słowie i obradzie w znakomitą całość a każdy przyjaciel sportu serdecznie powita owe sportowi poświęcone karty.

W obrębie całych Austro Węgier wysyła opłatnie — także w ratach miesięcznych po cenie zwykłej.

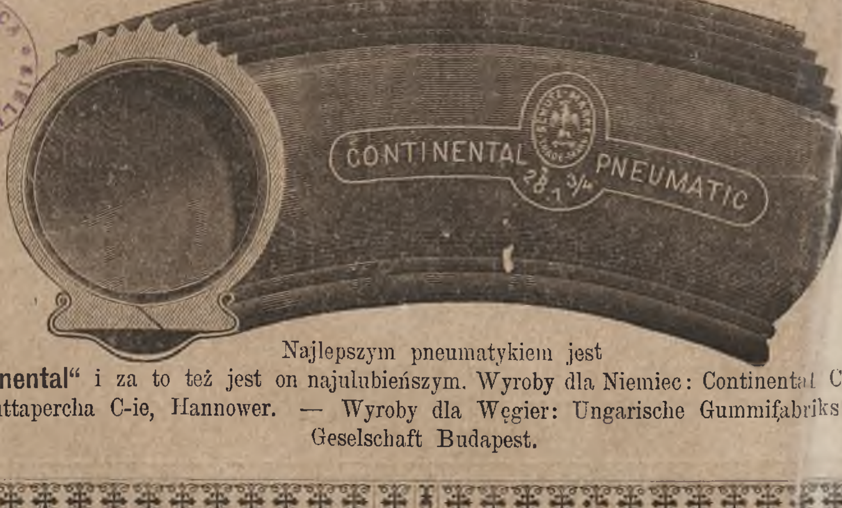
Księgarnia SCHALLEHN & WOLLBRÜCK, Wiedeń, XIV/2. Schwederg 59.

Prosimy o rychłe zamówenia, gdyż dzieło będzie wnet wyczerpane.

Austryacko-amerykańskie Towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi gumy.

(Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.

FABRYKI:	SKŁADY:
Wiedeń, XIII. Breitensee.	**Wiedeń,** I. Schottenring 23.
Wysočan obok Pragi.	**Praga,** ul. Hybernská 32.



Najlepszym pneumatykiem jest **„Continental“** i za to też jest on najulubieńszym. Wyroby dla Niemiec: Continental Cauthouc und Guttapercha C-ie, Hannower. — Wyroby dla Węgier: Ungarische Gummifabriks-Actien-Geselschaft Budapest.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.